# Gesetz-Sammlung
für die
# Königlichen Preußischen Staaten.

## Nr. 30.


**Inhalt:** Staatsvertrag zwischen Preußen und Schaumburg-Lippe wegen Herstellung einer Eisenbahn von Rinteln nach Stadthagen, S. 287. — Staatsvertrag zwischen Preußen und Anhalt wegen Herstellung einer Eisenbahn von Gerlebogk über Löbejün nach Nauendorf, S. 291. — Bekanntmachung der nach dem Gesetz vom 10. April 1872 durch die Regierungs-Amtsblätter publizirten landesherrlichen Erlasse, Urkunden &c., S. 296.

(Nr. 10022.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Schaumburg-Lippe wegen Herstellung einer Eisenbahn von Rinteln nach Stadthagen. Vom 18. April 1898.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Durchlaucht der Fürst zu Schaumburg-Lippe haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Rinteln nach Stadthagen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Pannenberg,

Seine Durchlaucht der Fürst zu Schaumburg-Lippe:
Höchstihren Geheimen Regierungsrath von Campe,

von denen, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

### Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Fürstlich Schaumburg-Lippische Regierung werden eine Eisenbahn von Rinteln nach Stadthagen zulassen und fördern. Insbesondere wird die Fürstlich Schaumburg-Lippische Regierung unter den üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete gelegenen Strecken an die unter der Firma „Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft" gebildete Aktiengesellschaft, welche in Rinteln oder an einem anderen im Königlich Preußischen Staatsgebiete gelegenen Orte ihren Sitz zu nehmen hat, ertheilen, sobald dieser für die in Preußen gelegene Strecke die Konzession seitens der Königlich Preußischen Regierung ertheilt ist.

### Artikel 2.

Die Bahn soll bei den Stationen Rinteln und Stadthagen an die Preußische Staatsbahn angeschlossen werden und eine Spurweite von 1,435 Meter



Ausgegeben zu Berlin den 24. August 1898.

erhalten. Für ihren Bau und Betrieb sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (Reichs-Gesetzbl. S. 764) und vom 24. März 1897 (Reichs-Gesetzbl. S. 166) und die dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (vergleiche §. 55 daselbst) maßgebend; auch soll der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Fahrzeuge ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

### Artikel 3.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens binnen zwei Jahren, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz auch der Konzession der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung gelangt sein wird, bewirkt werden. Sollte sich die Vollendung des Baues über diese Frist hinaus durch Verhältnisse verzögern, für welche die Eisenbahngesellschaft nach dem in dieser Beziehung entscheidenden Ermessen der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ein Verschulden nicht trifft, so wird der Gesellschaft durch die bezeichneten Behörden eine entsprechende Fristverlängerung gewährt werden.

### Artikel 4.

Die Feststellung der Bauentwürfe für die Bahn sowie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge soll lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen. Etwaigen besonderen Wünschen der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung in Betreff der Führung der Bahn und der Anlegung von Stationen im außerpreußischen Gebiete wird hierbei thunlichst Rechnung getragen werden.

Jedoch bleibt in landespolizeilicher Beziehung die Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallel- und Zufuhrwegen betreffen, ebenso wie die baupolizeiliche Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

### Artikel 5.

Zum Zwecke des Erwerbes des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Bodens wird jede der vertragschließenden Regierungen für ihr Gebiet der Eisenbahngesellschaft das Enteignungsrecht verleihen.

### Artikel 6.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung über die in ihrem Gebiet gelegenen Bahnstrecken und über den darauf stattfindenden Betrieb wird die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die Gesellschaft im Allgemeinen der Königlich Preußischen Regierung als derjenigen, in deren Gebiete die Eisenbahngesellschaft ihren Sitz hat, überlassen. Auch ist die Fürstlich Schaumburg-Lippische Regierung damit einverstanden, daß die Bestimmung über die Dotirung der Reserve- und des Erneuerungsfonds, sowie die Genehmigung und die Festsetzung der Fahrpläne und der Tarife auch

in Beziehung auf die in ihrem Gebiete gelegenen Theile der Bahn seitens der Königlich Preußischen Regierung erfolgt, mit der Maßgabe, daß in den Tarifen für die außerpreußische Strecke keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen sollen, als für die Strecke in Preußen.

### Artikel 7.

Die Eisenbahngesellschaft hat sich wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möchten, der Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Gesetzen desjenigen Staates zu unterwerfen, auf dessen Gebiet sie entstanden sind.

Der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der ihr über die innerhalb ihres Gebietes gelegene Strecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer besonderen Behörde oder einem besonderen Kommissar zu übertragen. Diese haben die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, welche nicht zum direkten Einschreiten der zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden geeignet sind.

### Artikel 8.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete zuständigen Behörden nach Maßgabe der im Artikel 2 bezeichneten Bahnordnung gehandhabt. Die in den beiden Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Vorschlag der Bahnverwaltung bei den zuständigen Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

### Artikel 9.

Bei Anstellung der subalternen und unteren Kategorien des Bahnpersonals auf der Bahn von Rinteln nach Stadthagen finden die für Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern jeweilig geltenden Grundsätze Anwendung.

Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebietes eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen der Angehörigen desselben besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Angehörigen eines Staates, welche im Gebiete eines anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

### Artikel 10.

Der Telegraphen- und Militärverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Artikel 11.

Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahngesellschaft den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 318) und den dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und deren Abänderungen mit den Erleichterungen unterworfen, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) für Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen) für die Zeit bis zum Ablaufe von acht Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres, gewährt sind. Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluß an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Nebenbahn verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

Artikel 12.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahn im Gebiete eines der vertragschließenden Staaten, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Eisenbahngesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder von diesen Staaten, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel 13.

Jede der Regierungen behält sich vor, die in ihr Gebiet fallende Bahnstrecke der Besteuerung, insbesondere der Entrichtung einer Eisenbahnabgabe zu unterziehen. Zu diesem Behufe wird als Anlagekapital oder als Reinertrag der aus dem Verhältnisse der Länge der auf jedes Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke zur Länge der ganzen Bahn sich ergebende Theil des Anlagekapitals oder des jährlichen Reinertrages angenommen. Die Steuererhebung erfolgt zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. April beginnende Rechnungsjahr.

Die Königlich Preußische Regierung wird der Fürstlich Schaumburg-Lippischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich mittheilen.

Artikel 14.

Für den Fall, daß einer der vertragschließenden Staaten das Eigenthum des in seinem Gebiete liegenden Theiles der Bahn von Rinteln nach Stadthagen erwerben sollte, werden die vertragschließenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf der genannten Bahn erforderlichen Maßregeln verständigen.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die

aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel 15.

Dieser Vertrag soll zweifach ausgefertigt und von den vertragschließenden Regierungen zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 18. April 1898.

(L. S.) Pannenberg.
(L. S.) von Campe.

---

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

---

(Nr. 10023.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Anhalt wegen Herstellung einer Eisenbahn von Gerlebogk über Löbejün nach Nauendorf. Vom 23. April 1898.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Anhalt haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Gerlebogk über Löbejün nach Nauendorf zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Georg Pannenberg,

Seine Hoheit der Herzog von Anhalt:
Höchstihren Geheimen Regierungsrath Ernst Laue,

von denen unter Vorbehalt der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Anhaltische Regierung werden eine Eisenbahn von Gerlebogk über Löbejün nach Nauendorf zulassen und fördern. Insbesondere wird die Herzoglich Anhaltische Regierung unter den üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete gelegene Strecke an die unter der Firma „Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahngesellschaft" gebildete Aktiengesellschaft, welche ihren Sitz in Berlin oder an einem anderen im Königlich Preußischen Staatsgebiete gelegenen Orte

zu nehmen hat, ertheilen, sobald dieser für die in Preußen gelegene Strecke die Konzession seitens der Königlich Preußischen Regierung ertheilt ist.

Artikel 2.

Die Bahn soll bei den Stationen Gerlebogk und Nauendorf an die Preußische Staatsbahn angeschlossen werden und eine Spurweite von 1,435 Meter erhalten. Für ihren Bau und Betrieb sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (Reichs-Gesetzbl. S. 764) und vom 24. März 1897 (Reichs-Gesetzbl. S. 166) sowie die dazu ergangenen oder noch ergehenden, ergänzenden und abändernden Bestimmungen (§. 55 der Bahnordnung) maßgebend; auch soll der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Fahrzeuge ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel 3.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens binnen einem und einem halben Jahre von dem Tage an gerechnet, an welchem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz auch der Konzession der Herzoglich Anhaltischen Regierung gelangt sein wird, bewirkt werden. Sollte sich die Vollendung des Baues über diese Frist hinaus durch Verhältnisse verzögern, für welche die Eisenbahngesellschaft nach dem in dieser Beziehung entscheidenden Ermessen der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ein Verschulden nicht trifft, so wird der Gesellschaft durch die bezeichneten Behörden eine entsprechende Fristverlängerung gewährt werden.

Artikel 4.

Die Feststellung der Bauentwürfe für die Bahn sowie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge soll lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen. Etwaigen besonderen Wünschen der Herzoglich Anhaltischen Regierung in Betreff der Führung der Bahn und der Anlegung von Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten im Anhaltischen Gebiete wird hierbei thunlichst Rechnung getragen werden.

Jedoch bleibt in landespolizeilicher Beziehung die Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallel- und Zufuhrwegen betreffen, ebenso wie die baupolizeiliche Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Artikel 5.

Zum Zwecke des Erwerbes des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Bodens wird jede der vertragschließenden Regierungen für ihr Gebiet der Eisenbahngesellschaft das Enteignungsrecht verleihen.

Artikel 6.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Herzoglich Anhaltischen Regierung über die in ihrem Gebiet gelegene Bahnstrecke und über den darauf stattfindenden Betrieb wird die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die Gesellschaft im Allgemeinen der Königlich Preußischen Regierung als derjenigen, in deren Gebiete die Eisenbahngesellschaft ihren Sitz hat, überlassen. Auch ist die Herzoglich Anhaltische Regierung damit einverstanden, daß die Bestimmung über die Dotirung der Reserve- und des Erneuerungsfonds, sowie die Genehmigung und die Festsetzung der Fahrpläne und der Tarife auch in Beziehung auf den in ihrem Gebiete gelegenen Theil der Bahn seitens der Königlich Preußischen Regierung erfolgt, jedoch mit der Maßgabe, daß in den Tarifen für die Anhaltische Strecke keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen sollen, als für die Strecke in Preußen, und daß bei der Festsetzung dieser Tarife sowie der Fahrpläne die Wünsche der Herzoglich Anhaltischen Regierung thunlichste Berücksichtigung finden.

Artikel 7.

Die Eisenbahngesellschaft hat sich wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möchten, der Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Gesetzen desjenigen Staates zu unterwerfen, auf dessen Gebiet sie entstanden sind.

Der Herzoglich Anhaltischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der ihr über die innerhalb ihres Gebietes gelegene Strecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer besonderen Behörde oder einem besonderen Kommissar zu übertragen. Diese haben die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, welche nicht zum direkten Einschreiten der zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden geeignet sind.

Artikel 8.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete zuständigen Behörden nach Maßgabe der im Artikel 2 bezeichneten Bahnordnung gehandhabt. Die in den beiden Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Vorschlag der Bahnverwaltung bei den zuständigen Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel 9.

Bei Anstellung der subalternen und unteren Kategorien des Bahnpersonals auf der Bahn von Gerlebogk über Löbejün nach Nauendorf finden die für Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern jeweilig geltenden Grundsätze Anwendung.

Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebietes eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen der Angehörigen desselben besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Angehörigen eines Staates, welche im Gebiete eines anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Artikel 10.

Der Telegraphen- und Militärverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Artikel 11.

Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahngesellschaft den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 318) und den dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und deren Abänderungen mit den Erleichterungen unterworfen, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) für Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen) für die Zeit bis zum Ablaufe von acht Jahren vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres gewährt sind. Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluß an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Nebenbahn verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

Artikel 12.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahn im Gebiete eines der vertragschließenden Staaten, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Eisenbahngesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder von diesen Staaten, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel 13.

Jede der Regierungen behält sich vor, die in ihr Gebiet fallende Bahnstrecke der Besteuerung, insbesondere der Entrichtung einer Eisenbahnabgabe zu unterziehen. Zu diesem Behufe wird als Anlagekapital oder als Reinertrag der aus dem Verhältnisse der Länge der auf jedes Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke zur Länge der ganzen Bahn sich ergebende Theil des Anlagekapitals oder des jährlichen Reinertrages angenommen. Die Steuererhebung erfolgt zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende Rechnungsjahr.

Die Königlich Preußische Regierung wird der Herzoglich Anhaltischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich mittheilen.

Artikel 14.

Für den Fall, daß einer der vertragschließenden Staaten das Eigenthum des in seinem Gebiete liegenden Theiles der Bahn von Gerlebogk über Löbejün nach Nauendorf erwerben sollte, werden die vertragschließenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf der genannten Bahn erforderlichen Maßregeln verständigen.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel 15.

Dieser Vertrag soll zweifach ausgefertigt und von den vertragschließenden Regierungen zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 23. April 1898.

(L. S.) Georg Pannenberg.
(L. S.) Ernst Laue.

---

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

---

## Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) der am 11. Mai 1898 Allerhöchst vollzogene Nachtrag zu dem Statute für die Entwässerungsgenossenschaft des Sania-Bruches im Kreise Konitz vom 8. Februar 1896 durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Marienwerder Nr. 23 S. 179, ausgegeben am 9. Juni 1898;
2) das am 23. Juni 1898 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft zu Kell im Kreise Trier Land durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Trier Nr. 28 S. 301, ausgegeben am 15. Juli 1898;
3) das Allerhöchste Privilegium vom 2. Juli 1898 wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine der Provinz Schleswig-Holstein im Betrage von 6 000 000 Mark durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig Nr. 32 S. 335, ausgegeben am 30. Juli 1898;
4) das am 2. Juli 1898 Allerhöchst vollzogene Statut für die Drainagegenossenschaft zu Izbiczno im Kreise Krotoschin durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Posen Nr. 31 S. 348, ausgegeben am 2. August 1898.

---

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.